

Marcos LM500 1997–99

MOTOR – NYTT fredag 9 augusti
Föregående onsdag 7 augusti

1. Volvo XC60 byggs i Kina och fraktas till Europa – även till svenska kunder

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-07-31 16:45

De XC60 som säljs i Europa är byggda i Kina. Och XC60 från Torslanda exporteras till USA. Snurrigt? Det finns goda skäl och förklaringen stavas handelskrig.



De flesta XC60 som levereras i Sverige byggs i Torslandafabriken, med två undantag: T8 och T4.

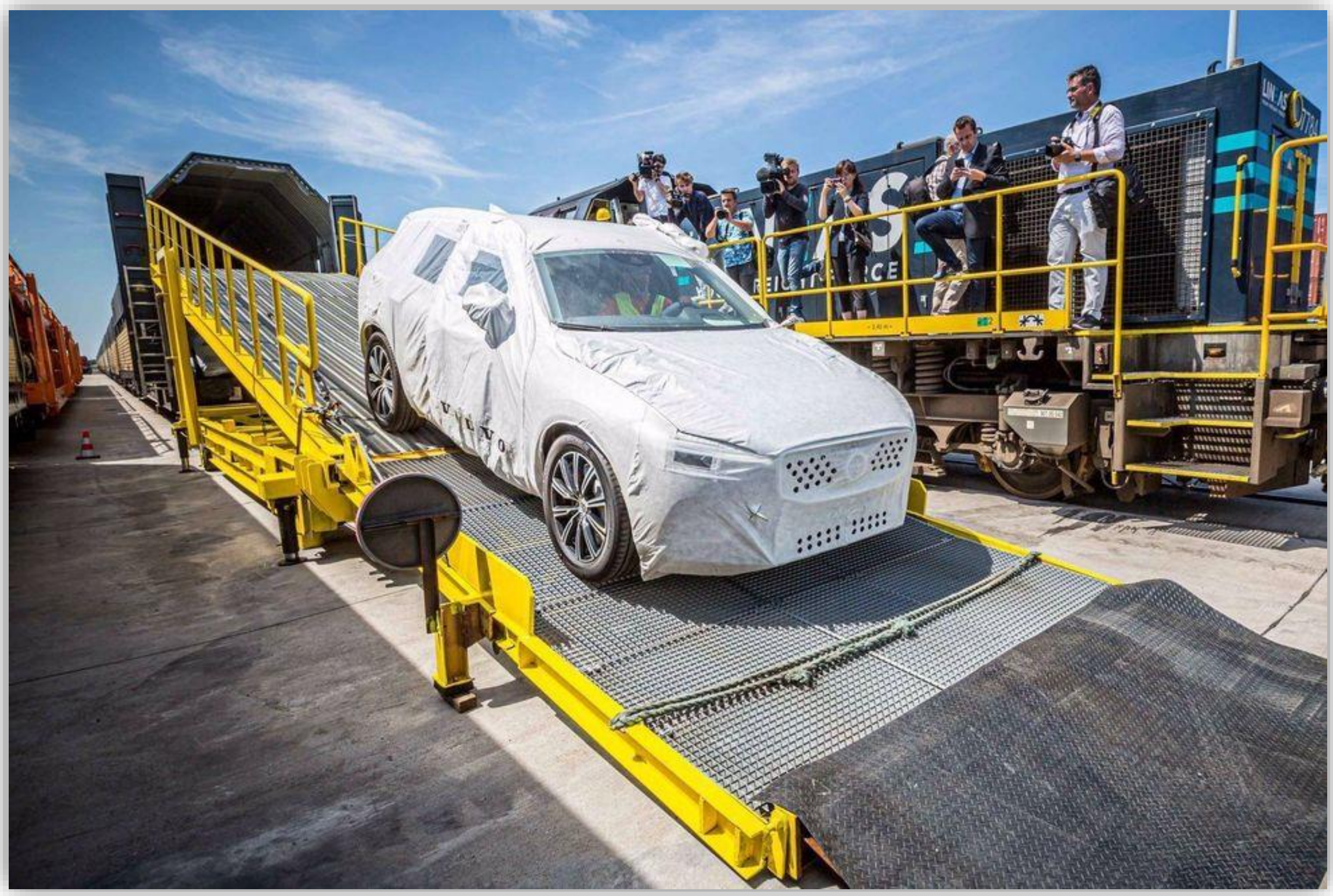
Volvo Cars har fått göra en rockad på grund av de strafftullar som USA och Kina byggt upp under sitt pågående "handelskrig". USA har belagt Kinatillverkade bilar med 25 procent tull och Kina har svarat med samma mynt.

Därför blir det ekonomiskt ointressant att bygga Volvo XC60 i Chengdu-fabriken i Kina och exportera bilarna till USA, som Volvo ursprungligen planerat. Och den USA-tillverkade Volvo S60 blir ointressant att exportera till Kina, av samma skäl.

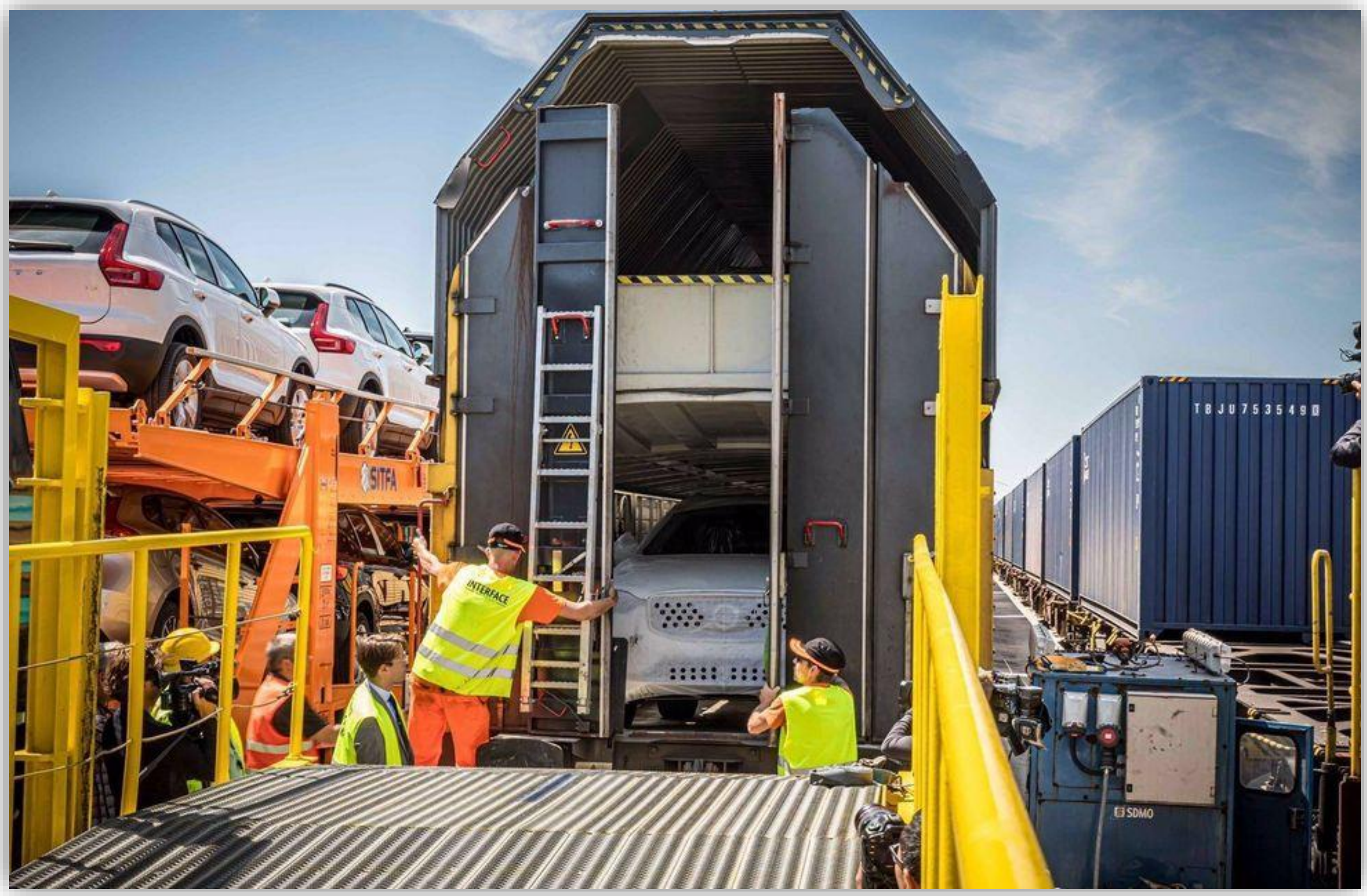
Men Volvo måste upprätthålla sin försäljningsvolym av XC60 i USA och därför exporteras en stor del av de bilar som byggs i Torslandafabriken till Nordamerika. För att kompensera bortfallet har Volvo istället börjat exportera XC60 från Chengdu till fabriken i Gent, Belgien. Från Gent levereras sedan XC60 till de flesta större marknader i Europa.

De Volvo XC60 som levereras till kunder i Sverige är nästan uteslutande byggda i Torslandafabriken. Undantaget är XC60 T8 Twin Engine och XC60 T4, som båda byggs i Chengdu.

Det var under 2017 som Volvo Cars etablerade en ny transportmetod på en järnvägslinje mellan Kina och Europa. "One Belt, One Road". En modern sidenväg, om man så vill. Volvo S90 som byggs i Daqing exporteras globalt, däribland till Europa.



De XC60 som byggts i Chengdu-fabriken i Kina fraktas med tåg, den så kallade sidenvägen, till Volvos fabrik i Gent. Därifrån skickas de vidare till de större marknaderna i Europa.



Tågvagnarna är byggda i två plan. När tågen går tillbaka från Gent till Kina fylls de med Volvo V40 (Gent) och XC90 (Torslanda).



Volvo Cars försäljning ökar men vinsten sjunker kraftigt under Q1 2019



President Donald Trump skjuter fram biltullar för EU – men kan ändras snabbt



President Donald Trump drar tillbaka strafftull mot Mexiko – skulle kostat 150 miljarder



Nya Volvo S60 officiell – byggs i första USA-fabriken – alla fakta, bilder och filmer



Volvo S90 fraktas med tåg från Kina längs nya sidenvägen

Officiellt: Nu byggs nya Volvo XC60 i Torslanda – första bilen klar idag

Volvo ökar kapaciteten i Torslanda till 300.000 bilar per år

Första Volvo XC60 har rullat av bandet i Kina

2. Just nu: Läs vår granskning om BMW:s motorbränder

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-13 15:30, uppdaterad 2019-07-31, 00:10

Med anledningen av det uppmärksammade inslaget i SVT Nyheter öppnar vi upp våra granskande reportage om BMW:s motorbränder. Här är alla fakta.



UPPDATERAD 30 JULI 2019

Med anledningen av det uppmärksammade inslaget i SVT Nyheter 30 juli öppnar vi åter upp våra granskande reportage om BMW:s motorbränder. Många BMW-ägare är oroliga och här är de fakta som finns om bränderna.

Artiklarna är fria för alla att läsa i två veckor, normalt är de en del av vår premiumtjänst för betalande prenumeranter.

Flera av BMW:s vanligaste modeller har drabbats av ett allvarligt fel som i värsta fall kan leda till brandrisk. Problemet drabbar långt ifrån alla BMW-ägare, men vi på auto motor & sport har pratat med flera ägare som råkat ut för brand.

Vi har granskat motorbränderna i flera uppmärksammade artiklar. De är exklusiva för våra Premiummedlemmar, men nu väljer vi alltså att åter öppna upp dem helt gratis i två veckor – så alla kan ta del av informationen.

I artiklarna kan du bland annat få reda på vad felet beror på, läsa BMW:s kommentarer och vittnesmål från ägare som råkat ut för motorbrand.

Efter att vi skrivit en artikel om att BMW inte ger några svar överhuvud taget om motorbränderna verkar det nu som att kontrollerna av de drabbade bilarna är igång.

I augusti skrev vi vår första artikel om BMW:s motorbränder. Då hade felet varit känt i flera års tid, men det var först då som BMW fått reda på vad det berodde på.

Återkallelsen omfattade 13.500 bilar i Sverige och 320.000 bilar i Europa.



BMW ber om ursäkt – återkallar hundratusentals dieselbilar

I oktober utökades återkallelsen. Nu skulle 1,6 miljoner bilar kontrolleras i en "teknisk kampanj", varav ungefär 35.000 i Sverige.



BMW utökar återkallelsen – fler bilar måste kollas för brandrisk

Någon månad senare försökte vi få svar av BMW om motorbränderna som innebar att tusentals svenska bilägare måste få sin bil kollad. Vid det här laget hade vi fått flera vittnesmål från ams-läsare som råkat ut för brand.
"Det var tråkigt att se vår bil brinna upp minst sagt, helt i onödan. Vår dotter tog händelsen hårt men mår bättre nu. Hon tänkte på naturen och djuren som fick giftig rök på sig. Men att behöva kliva ur bilen på E4:an när medtrafikanterna blåser förbi i 110 km/h är inte ofarligt", sa en ägare.



BMW ger inga svar om motorbränderna – tusentals svenska ägare måste kolla sin bil

I slutet av förra året följde vi upp BMW:s löften om att tusentals bilar skulle kontrolleras i samband med service. Det visade sig att BMW hade brist på reservdelar, och att reparationerna dröjt. Vi tog också reda på vad som gäller hos Konsumentverket och Allmänna reklamationsnämnden (ARN) för drabbade bilägare.



Problemet som hindrar BMW från att åtgärda brandfarliga modellerna

I maj 2019 kom äntligen beskedet att BMW börjat åtgärda vissa bilar. Vi dubbelkollade med de auto motor & sport-läsare som satt betyg på sin BMW i vår begagnatdatabas, som i nuläget innehåller fler än 50.000 bilbetyg.

Även där visade det sig att flera BMW-ägare fått sin bil kollad. Men det finns även en stor mängd BMW-ägare som inte fått sin bil kollad än.

"Brandincidenter med BMW-bilar är extremt sällsynta. Vi tar varje incident på yttersta allvar och har ett team dedikerat till att arbeta med BMW-ägare, försäkringsbolag och myndigheter för att undersöka de fordonsbränder som kommer till vår kännedom", påpekar BMW:s svenska informationschef Peter Maier.



BMW har börjat åtgärda brinnande dieselbilar i Sverige – men vill inte säga hur många



Problemet som hindrar BMW från att åtgärda brandfarliga modellerna



BMW har börjat åtgärda brinnande dieselbilar i Sverige – men vill inte säga hur många



Alrik Söderlind: Brinnande BMW – och en fråga till hela branschen

BMW ber om ursäkt – återkallar hundratusentals dieselbilar

Alrik: Slutet på affären med den brinnande BMW:n

BMW utökar återkallelsen – fler bilar måste kollas för brandrisk

DAGENS NYHETER.

3. Har Volkswagen lärt sig någonting?

Publicerad 2019-07-27

Text Jonas Fröberg

Sveriges mest efterfrågade elbil – laddhybriden Passat GTE – har varit mystiskt försvunnen under ett helt år. Här är historien om varför.



Volkswagen Passat GTE har återvänt.

Tänk en nytänd Tiger Woods. Den världsberömde golfspelaren höjer golfklubban bakom ryggen, tar ett djupt andetag – och slår i väg den vågiga golfbollen, som efter några sekunder dunkar rakt ner i hålet.

Scenen var fiktiv.Men låt oss nu gå till den 1 juli förra sommaren: Med exakt en sådan hole-in-one-precision sammanföll då svenska regeringens nya system att subventionera elbilar – bonus malussystemet – med Volkswagens plötsliga oförmåga att leverera sin laddhybrid Passat GTE. Det var som att dra in kräftorna lagom till kräftpremiären.

Laddhybrid är alltså en bil man kan ladda i eluttaget och köra runt 5 mil på el med innan bensinmotorn tar vid. Passat GTE hade då legat ohotad etta bland Sveriges laddhybrider med nästan dubbelt så många bilar sålda som tvåan fram till förra sommaren. Tre månader senare, i oktober 2018, gick knappt inte ens att beställa – förutom kvarvarande lagerbilar.

Vad var det som hände?

Officiellt hette det att det ”tog tid att certifiera alla bilar” i EU:s nya hårdare avgastest som heter WLTP.

Jo, det var en del av sanningen. Laddhybriden Passat GTE hamnade dessutom internt inom VW långt bak i kön efter storsäljande bensinbilar. Men det VW inte nämner är att det nya avgas-testet WLPT betydligt strängare än det gamla.

Plötsligt hamnade Passaten, liksom laddhybrider från Mercedes och Porsche, över den magiska miljöbilsgränsen 50 gram koldioxid per kilometer. Den tappade därmed många miljöbils-subventioner, exempelvis den på 3.000 euro på stora marknaden Tyskland.

Vad gjorde då VW?Jo man drog in Passat GTE. Under ett helt år. När alla ville ha den.

För att klara miljöbilsgränsen tvingades VW nämligen montera in ett kraftigare batteri. Det ansågs tydligen inte värt att göra förrän Passat ansiktslyft i och med årsmodell 20 – den bilen som nu provkörs. Vi kan här se ett mönster: VW och flera andra biltillverkare har hela tiden försökt göra minsta möjliga för att klara miljöbils-/subventionsgränser – och inte redan från start göra bästa möjliga miljölösning.

Nu undrar man lite diskret: har Volkswagen lärt sig något av detta?

Läs mer: Passats batterilyft är mycket välkommet



Jonas Fröberg

4. Tidigare Audichefen Rupert Stadler åtalas för delaktighet i dieselgate – kände till avgasfusket

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-07-31, 12:11

Åklagare i München åtalar fyra tidigare anställda hos Audi. De misstänks för tre åtalspunkter som berör VW-koncernens avgasfusk, vilket avslöjades hösten 2015.



Tidigare koncernchefen Martin Winterkorn (till vänster) åtalades i april och nu har Rupert Stadler fått sitt åtal.

Åklagarmyndigheten i München åtalar tidigare Audichefen Rupert Stadler, tillsammans med ytterligare tre anställda som inte namnges, för deras inblandning i VW-koncernens avgasfusk.

De fyra misstänks för tre åtalspunkter: bedrägeri, falsk certifiering samt vilseledande och straffbar reklam.

Dåvarande Audichefen Rupert Stadler häktades i juni 2018 och satt frihetsberövad i fyra månader innan han släpptes mot borgen i oktober. Stadler belades då med kontaktförbud till andra personer som varit aktiva i dieselskandalen.

Audis talespersoner har inte kommenterat åtalen med mer än att "alla ska betraktas som oskyldiga tills motsatsen bevisats". Åtalen behöver inte leda till fängelse, då man har möjlighet att uppnå en förlikning mellan parterna.

Rupert Stadler är den senaste personen i VW-koncernens toppskikt som åtalas för sin delaktighet i dieselgate. I april åtalades tidigare koncernchefen Martin Winterkorn, misstänkt för liknande brott. Även nuvarande koncernchefen Herbert Diess utreds för sin kännedom kring avgasfusket, liksom styrelseordförande Hans Dieter Pötsch.

Det var fredagen 18 september 2015 som amerikanska myndigheter anklagade Volkswagen för att ha fuskat med avgasreningen på cirka en halv miljon dieselbilar som sålts i USA. Globalt handlade det om närmare 11 miljoner bilar.

Nyligen redovisade tidningen The New York Times dokument som visar att Audi var djupt involverat och drivande i utvecklingen av avgasfusket. För att minska förbrukningen av tillsatsmedlet AdBlue skapade man en programvara som kunde skilja på när bilen avgastestades och när den kördes på väg. Uppställd på rullande landsväg var avgasreningen fullt aktiverad, men ute på landsvägen försämrades avgasreningen för att minska AdBlue-förbrukningen.

I interna mail som daterar sig ända tillbaka till januari 2008 skrev en av Audis motorutvecklare om pågående tester. Utvecklingsarbetet summerades med kommentaren "We won't make it without a few dirty tricks." Uppenbarligen var det flera medarbetare i utvecklingsavdelningen som samarbetade kring avgasfusket och fullt medvetet utvecklade olaglig programvara som skulle lura myndigheternas certifieringstester.

Under hösten 2015 avgick dåvarande koncernchefen Martin Winterkorn och Volkswagen-koncernen inledde sitt arbete med att återfå sina kunders förtroende. Som en del i denna process tillsatte man en oberoende utredning, utförd av en advokatbyrå, och lovade att resultatet skulle offentliggöras när det blev klart. Det löftet tog man dock tillbaka.

Läs alla våra artiklar som taggats med "Dieselgate" (klicka på länken).



Volkswagen har parkerat 300.000 bilar från dieselgate i USA – väntar på myndighetsbeslut



Hemliga telefoninspelningar avslöjar VW-chefernas interna bråk kring dieselgate



Förre Audichefen Rupert Stadler släppt ur häktet – satt i 144 dagar



Audi erkänner avgasfusk på dieselmotorer – betalar 9 miljarder kronor i böter



[Så är fängelselivet för häktade Audichefen]



[Klart: Här får VW-ägare dela på miljonbelopp efter dieselgate]



[Audi-chefen Rupert Stadler gripen av polis för att inte kunna dölja bevis för avgasfusk]



[Martin Winterkorn VW:s tidigare koncernchef åtalas för grovt bedrägeri i dieselgate]



[Volkswagens tidigare koncernchef Martin Winterkorn åtalas för avgasfusk i USA sitter säker]



Pär Brandt

NyTeknik

5. Enorma teknikskiften för fordon – men bilägare tvekar

2019-08-02 06:00

John Edgren

En majoritet av amerikanska bilköpare som inte tidigare har ägt en elbil är ointresserade av att köpa en. Många bilkonsumenter har också ett lågt förtroende för autonom teknik.



Tesla Model X

De stora biltillverkarna har satsat enorma summor och kommer investera ännu större belopp i de stora teknikskiften som pågår i fordonsindustrin. Det handlar om utvecklingen av självkörande fordon och om övergången till batteridrivna bilar.

Elektrifieringen drivs på av politiker som sätter mål för när förbränningsmotorerna ska fasas ut. Men vad tycker konsumenterna egentligen om den här utvecklingen?

Kvartalsvis genomför det amerikanska marknadsanalysföretaget J.D. Power undersökningen *Mobility Confidence Index Study* .

Läs mer: Volvo-visionären: Köra bil kommer att vara förbjudet

I den senaste upplagan, som presenterades i veckan, ställdes frågor om självkörande fordon till 5 749 personer och om batterielektriska fordon till 5 270 personer i USA. Omdömena kring förtroendet delas in i tre kategorier: 0-40 poäng är lågt, 41-60 är neutral, och 61-100 poäng är positiv.



Vägsystem i Los Angeles

Självkörande bilar: Oro för teknikhaverier och hackare
Betyget för självkörande fordon blev i snitt 36 poäng, vilket är i den låga kategorin.

- 39 procent av de tillfrågade har ett lågt intresse för den autonoma tekniken.
- 71 procent är mest oroliga för tekniska fel och haverier.
- 57 procent känner störst skräck över att bilen skulle hackas.
- 55 procent oroar sig för att bli vållande vid en autonom kollision.

Elbilar: Oro för laddinfrastruktur och räckvidd
Förtroendet för batteridrivna fordon var lite högre. Snittet hamnade på 55 poäng, vilket motsvarar omdömet neutral.

- 40 procent att dem som tidigare inte ägt en elbil kan tänka sig att köpa en – 60 procent inte.
- 64 procent uppgav att de oroar sig för tillgången på laddstationer.
- 59 procent bekymrades av räckvidden.
- 77 procent förväntar sig att elbilar ska rulla minst 48 mil.
- 71 procent kan inte tänka sig att vänta längre vid laddning än 30 minuter om bilen ska åka drygt 30 mil.

”Tillverkarna behöver lära sig vad konsumenterna befinner sig”
– Vid en första anblick är de här betygen inte uppmuntrande. När biltillverkarna rör sig på en vägen mot att utveckla självkörande fordon och mot en allt högre grad av elektrifiering är det viktigt att veta om konsumenterna finns på samma väg – och rör sig i samma riktning. Så verkar inte vara fallet just nu. Tillverkarna behöver lära sig var konsumenterna befinner sig när det gäller att förståelse och acceptans av ny mobilitetsteknik – och vad som behöver göras, säger Kristin Kolodge som leder J.D. Powers sektion Driver Interaction & Human Machine Interface, i rapporten.

ViBilägare

6. Varannan bilköpare vet inte vad de ska titta efter vid provkörning

Publicerad 25 juli **text Carl Hempel**

Nästan alla som ska köpa en bil väljer att provköra. Men endast 46 procent vet vad de ska titta efter. Detta visar en ny undersökning.



Att köpa bil är inte alltid lätt oavsett om bilen är ny eller begagnad. Nio av tio svenskar säger att de skulle provköra en begagnad bil innan köp och för ny bil är snittet strax lägre (86 procent). Men bara 46 procent vet vad de ska titta efter oavsett om bilen är ny eller begagnad. Detta visar en ny undersökning från Yougov på uppdrag av Blocket Fordon.

I undersökningen har också 79 procent av respondenterna uppgett att de känner en oro för att den begagnade bilen de köper ska ha ett dolt fel och sex av tio (62 procent) skulle vilja få hjälp med test och värdering när de köper en bil i andrahand.

– Det är mycket att tänka på när man ska köpa en bil, oavsett om den är ny eller begagnad, och det kan vara svårt att komma ihåg allt när man väl är på plats för att provköra, säger Tero Marjamäki, pressansvarig på Blocket Fordon i ett pressmedelande.

– Vi rekommenderar att komma förberedd, genom att i förväg lista vad som ska tittas på, läsa på om modellen och om den exempelvis har några vanliga fel. Om möjligheten finns kan det också kännas tryggt att ha gärna med en bilkunnig person vid provkörningstillfället.

Inställningen kring besiktning innan en bilförsäljning skiljer sig också en del mellan köpare och säljare. 83 procent anser att det är viktigt att bilen de köper är nybesiktigad, men endast 57 procent av svenska bilägare svarar att de skulle se till att bilen de säljer faktiskt är nybesiktigad. Sju av tio respondenter svarade att de föredrar att köpa med begagnatförsäkring.

Undersökningen är genomförd av opinions- och marknadsundersökningsföretaget YouGov. Under perioden 3-4 april 2019 har sammanlagt 1203 intervjuer via internet genomförts med män och kvinnor 18+ år i Sverige.

Att tänka på när du provkör en bil, 5 tips från Blocket:

Kontrollera alla reglage och att bilens tekniska funktioner fungerar såsom kupéfläkt/AC/ACC. Gå även igenom alla lampor och kontrollera så att inga varningslampor är tända under provkörningen.

Vid själva provkörningen, provkör utan att ha stereon igång och fläkten på hög nivå så du lättare kan höra missljud/ovanliga ljud från bilens viktiga komponenter såsom motorn, växellådan, fjädring eller hjulupphängningen. Provkör under en längre period så att motorn blir varm, och kör även på olika underlag och i olika hastigheter. Testa så att bilen inte drar åt något håll och att bromsarna tar ordentligt. Titta också efter eventuella läckage i motorutrymmet när bilen blivit varm.

Kontrollera växellådan och se så att alla växlar går i smidigt.

Kontrollera kopplingen så att den inte är sliten. Testa dragläget, gärna i en uppförsbacke.

Är det en något äldre bil, kontrollera att det inte finns rost vid bland annat dörrkarmarna, hjulnaven och avgasröret. Var också uppmärksam på avgasröret när bilen varvas upp, ryker det mycket är det ett dåligt tecken.

ALLT OM BILAR

7. Brandmän varnar: Lämna aldrig vattenflaskan i bilen

Av Petter Jennervall

Publicerad 28 jun 2018 09:09

Den dolda livsfaran i bilen som få vet om. Vattenflaskan. I test har amerikanska brandmän sett att solstrålarna förstärks, som i ett förstoringsglas, och sätter eld på inredningen. Rådet är enkelt: – Lämna inte flaskor i bilen. Eller täck över dem.



Fylld vattenflaska i en solig bil – en dold livsfara.

Det är sommar och varmt ute. Förhoppningsvis har svenska bil- och hundägare fattat att det inte går att lämna djur i parkerade bilar nu, eftersom det blir farligt varmt där inne.

Är det 22 grader ute och sol, kl 13.30, innebär det cirka 85 grader i bilen. Och det hjälper inte lite nervevade rutor mot.

Men, 85 grader är ändå ingenting mot den skada en vattenflaska kan orsaka inne i en bil en solig dag. Och det här är en tämligen okänd fara som brandmän varnar för.

– Solljuset passerar igenom den vätskefyllda flaskan som i sin tur blir som ett förstoringsglas. Ljuset använder vätskan och det klara materialet i flaskan för att skapa en brännande stråle som faktiskt kan leda till eld, kommenterade den amerikanska brandmannen David Richardson för tv-kanalen KFOR.

LÄS ÄVEN: **Här filmar stjärnan när Teslan börjar brinna**

Bilens säte skadades snabbare än ett papper

Han och hans kolleger testade ”flaskfaran” och det visade sig att brännstrålen från vattenflaskan nådde över 120 grader. Det har även testats av Brett ”Hoax-Slayer” Christensen, för att se om det bara var en myt. Men även han kom fram till att en fylld vattenflaska inte är bra i en varm, solig bil.



Flaskan fungerar som ett förstoringsglas och får sätet att börja brinna.

I testet blev bilens inredning dessutom snabbare brännskadad än det tog för ett papper att börja brinna.

Faktorer som påverkar är bland annat solljusets vinkel, formen på flaskan och hur genomskinlig den är, hur vätskefylld den är samt om det finns lättantändligt material i bilen.

LÄS ÄVEN: **150 bil-klassiker totalförstörda i brand**

Började brinna på lunchrasten

En tekniker på Idaho Power Company, Dioni Amuchastegui, var med om just det här på sin lunchrast. Han såg rök komma från mittkonsolen i sin bil.

– Jag kollade dit och såg att ljus reflekterades genom vattenflaskan och gjorde att sätet höll på att fatta eld.

Här kan du se hela hans historia på företagets Facebook-sida, samt beviset på hur det kan börja brinna i sätet.

Risken för en bilbrand är förhållandevis liten, det handlar mer om att bilens inredning kan skadas. Men Oklahomas räddningstjänst varnar ändå för problemet med vattenflaskor i bilar soliga dagar. Här är deras enkla men viktiga tips:

1. Lämna inte flaskor i bilen – eller se till att täcka över dem.
2. Använd flaskor som är ämnade för just bilanvändning och inte genomskinliga av glas- eller plastflaskor.
3. Tipsa dina bekanta.

En ljusglimt (!) är ändå att det här är ett bra överlevnadstips om du behöver få i gång en eld. Använd solen och en genomskinlig, fylld vattenflaska. Men skippa bilen som fnöske.

8. Nya ljudregler tystar Mercedes AMG

Av Anders Jansson

Publicerad 2019-07-01, 09:15

Framtida AMG-modeller blir tystare på utsidan men inne i kupén kan ägarna fortsätta njuta av ljudet.



Framtida AMG-modeller kommer inte vara lika högljudda som tidigare på grund av nya EU-regler. Det meddelar Mercedes nu i en intervju i Motoring. Även bilar som säljs utanför Europa kommer att ha samma ljudrestriktioner.

"Reglerna gäller förvisso bara i EU och vi skulle kunna designa separata avgassystem för varje marknad men det blir alldeles för dyrt", säger AMGs produktchef Bastian Bogenshutz.

De nya ljudreglerna säger att om bilen har flera olika körlägen ska ljudet mätas i det "värsta" läget. Det betyder att biltillverkarna inte längre kan ha avgassystem med elektrisk styrda ventiler som kopplar förbi ljuddämparna i vissa lägen.

AMG-ägare behöver dock inte misströsta. Framtida modeller kommer att utrustas med AMG Pure Performance Sound som återger ett högre ljud inne i kupén. Systemet spelar in ljudet från bilens riktiga avgassystem och förstärker det med ett artificiellt prestandaljud innan det går ut inne i bilen. Därmed kan ägarna fortsätta njuta av det speciella AMG-ljudet. Om än bara för sig själva.

De första modellerna som "drabbas" av de nya ljudreglerna är nya AMG A 45 S och AMG CLA 45 S.

NyTeknik

9. Så tjänar elbilarna på att få en andra växel

2019-08-01 11:17

John Edgren

ZF Friedrichshafen vill utrusta alla elbilar med bolagets nya tvåväxlade automatlåda. Det ska innebära att tillverkarna inte längre behöver välja mellan ett högt initialt vridmoment och toppfart.



Tvåväxlade automatlådor som General Motors Powerglide, lanserad 1950, tillhör historien.
Parentesen är Tesla som faktiskt testade att sätta in två växlar i bolagets första Roadster-modell. Växellådan visade sig dock plågas av problem och Musk valde i slutändan att erbjuda elbilisterna en växel, och så har det sett ut sedan dess.

Kunderna som kör batteridrivna fordon har inte efterfrågat fler växlar, men nu vill tyska bildelsföretaget ZF Friedrichshafen att bilarna ska utrustas med deras nya tvåväxlade automatlåda. Bolaget har presenterat en modell som är tänkt att paras med mer kraftfulla elmotorer – och det finns förtjänster med att vrida klockan tillbaka.

”Löser konflikten att behöva välja”

Enligt ZF innebär en extraväxel att elbilarna får en bredare prestanda, utan att behöva göra kompromisser. Många modeller som produceras i större serier har topphastigheter på omkring 200 km/h. Det innebär motorer med en storlek som man sällan har nytta av, och en högre utväxling som kanske inte är ideal.

– Fram till i dag har biltillverkarna när det gäller elmotorer tvingats välja mellan ett högt initialt vridmoment och en hög toppfart. Vi löser nu den här konflikten, och den nya körupplevelsen kommer vara jämförbar för såväl prestanda som för tyngre fordon, säger Bart Hellwig, chef för mobilitetsystem hos ZF till Greencar Reports.

Nu är bland andra Tesla, Ford, uppstickaren Rivian och GM på gång med batteridrivna pickups. För flera av modellerna har tillverkarna redan presentera de generösa vikter som ska kunna dras av bilarna – samtidigt som de sägs erbjuda sportiga köregenskaper.

ZF: Kan ge ökad räckvidd med fem procent

Men kommer de att kunna leverera detta utan kompromisser? En extra växel skulle hjälpa dem att maximera vridmomentet vid låga hastigheter utan att offra effektivitet.

På motsatt sidan finns högprestanda-modellerna som exempelvis Teslas Roadster. Med en andra växel skulle biltypen kunna pressa toppfarten ytterligare.

Till detta räknar ZF med att deras nya växellåda kommer ge en ökad effektivitet som betalar sig i form av fem procents längre räckvidd vid motorvägskörning.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Lotus nya elbil får 2 000 hästkrafter

Simone Giertz byggde om sin Tesla Model 3 till en pickup

Deras plattform ska "revolutionera" bilindustrin

Elbilen Lucy – BMW:s effektstarkaste hittills

10. Provkörning av Renault Kadjar TCE 160 GPF EDC

Peter Klemensberger 31 juli 2019

Kromade ”toppar” på grillen märker du först på nya Kadjar.



Renault hade stora förhoppningar för modellen Kadjar när den kom 2015. I Sverige siktade man att från lanseringen i augusti till årsslutet sälja 1 500 bilar. Det blev 872. Året därpå såldes 2 252 vagnar vilket låter prima men är inte ens hälften av vad systerbilen Nissan Qashqai kom upp i. Totalt har det sålts över 450 000 Kadjar världen över sedan start och denna provkörning avhandlar uppdaterade Kadjar som först visades upp under Parissalongen i höstas.

Utvändigt märks en grill med krominslag, ny strålkastargeometri och ny form på stötfångare och dimljus. Baktill har stötfångaren ny design och med det även de där imonterade ljuskällorna. Invändigt är det sig likt även om knapparna på dörrsidorna samlats på ett ställe och mittkonsolen nu har tre rejäla vridreglage och en mer modern skärm som inte är större men helt inglasad. Kvar är marknadens kanske tydligaste förarmiljö och farthållaraktiveringens mystiska placering på mittkonsolen i höjd med armbågen.

Renault måste ha läst testprotokollet i Teknikens Värld nummer 18/2016 där det klagades på för korta dynor för nu har stolarna stöpts om och fått utdragbar sittdyna. På vägen märks uppdateringen mer. Under huven finns en ny bensinmotor på 1,3 liter som i detta utförande ger 160 hästkrafter och 270 newtonmeter. Motorn, som är framtagen tillsammans med Mercedes och gjorde debut i Renault Scénic, finns även i en 140-hästars version. I dieselväg finns en uppdaterad 1,5-litersmotor på 115 hästar att tillgå liksom en för modellen ny motor på 1,8 liter och 150 hästkrafter. Den sist nämnda är det enda alternativet om man vill ha fyrhjulsdrift.

Jämfört med föregående toppbensinare har motorn tappat tre hästkrafter men i stället fått 20 newtonmeter extra och det passar bilen bra. Det finns kraft nog i alla körmoment och i inget skede tycker jag mig behöva mer pulver. Kadjar fick under tidigare nämnda test kritik för sin manuella växellåda som bedömdes som långslagig och sladdrig. Den slipper jag i provbilen som har dubbelkopplingslådan EDC som växlar korrekt och lirar fint med motorn.



Reglagen på dörrsidor och mittkonsol är nya.
Förarmiljön är liksom tidigare föredömligt tydlig.

De nya stolarna passar mina 178 centimeter och 65 kg perfekt. De ger stöd och någon värk i rygg eller stjärt infinner sig inte även om jag tyckte de var misstänkt ”tysk-stumma” inför långresan. Den utdragbara sittdynan kräver dock att du minst kryssat för versionen kallad Bose som startar på 284 900 kronor med lilla bensinmotorn. Då kommer dynan som standard liksom den jättesmidiga fällfunktionen av baksätet kallat ”Easy break”, takrails, backkamera, full LED-strålkastare, uppvärmd vindruta och Bose-ljudanläggning såklart. Först i denna utrustningsgrad går det att kryssa för Technopaketet som bland annat omfattar autobroms och dödavinkelvarnare. Det förstnämnda är standard hos många andra tillverkare och den andra funktionen är det mest diskreta jag har stött på med blek varning från ytterbackspeglarna. Ingår i Bose gör också 19-tums hjul vilket tack och lov inte är monterade på provbilen som redan med 17-tummare går lite väl hårt över skarvar i asfalten, farthinder och brunnslock.



Färre hästkrafter men högre vridmoment för nya bensindrivna Renault Kadjar.



Stolarna med förlängbar sittdyna är en av de goda nyheterna.
Skinn kostar 13 900 kronor.

På slät väg är gången betydligt bättre och bidrar till att bilen har en mer stabil och personbilslik än ”suvig” körkänsla. Bilen hör till C-segmentet men det är svårt att uppfatta hur stor bilen är när man sitter bakom ratten. Då flyglarna tronar upp sig framtill och rutorna nyper till i de bakre hörnen är man i händerna på parkeringassistans och backkamera. Vill du vara herre över din bil av egen kraft får du leta på annat håll.

Kadjar är en god lastare med den finurliga fällningen av baksätet och ett utrymme på maxinmalt 1 478 lådliter. Under provkörningen lyfte vi utan större problem in en elmotorcykel, ett staket och packning för två personer – samtidigt. Smolket i bägaren är den relativt höga lasttröskeln. ”Nya” Kadjar står hos din handlare i dag och startar på 207 900 kronor med lilla bensinmotorn och kostar 327 900 kronor med fyrhjulsdrift och den stora dieseln.

Det här är nytt!

Motorer

Ny bensinare på 1,3 liter och med effektuttag på 140 eller 160 hästkrafter samt en för modellen ny stor diesel på 150 hästkrafter.

Interiör

Nya knappar, ny skärm och omarbetade stolar.

Exteriör

Grill, ljuskällor och stötfångare har fått ny form.

Renault Kadjar Tce 160 GPF EDC Bose

Pris

290 900 kronor, säljs nu.

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 72,2/81,4 mm, cylindervolym 1 332 cm^3. Max effekt 160 hk (117 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 270 Nm vid 1 800 r/min.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 10,72 meter.

Bromsar

Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 215/60 R17.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 265, längd 449, bredd 184, höjd 161, spårvidd f/b 156/154. Markfrigång 20. Tjänstevikt 1 471, maxlast 447, max släpvagnsvikt 1 500. Tank 55 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 527-1 478 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 9,3 s, toppfart 210 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Stad 0,68 l/mil, landsväg 0,49 l/mil, blandad körning 0,57 l/mil. CO_2 135 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Blandad körning 0,68 l/mil. CO_2 153 g/km.

Garantier
Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt
3 640 kronor per år per år under de tre första åren, därefter 888 kronor per år.

Rivaler



Nissan Qashqai DIG-T 160
Samma motor och växellåda som den provkörda bilen. Lite mindre yttermått än Renaulten. Interiört är Qashqai inte lika stram som fransosen.
Pris: 221 900 kronor.



Skoda Karoq 150 DSG
Modellen finns i fler utföranden än Kadjar. Lastar hela 1 810 liter som mest. Det flexibla Varioflex-baksätet är standard i Sverige.
Pris: 280 300 kronor.

TRAILER

11. Inzine påbörjar förserieproduktion

Av: Stefan Nilsson

30 juli, 2019 0

Efter en lyckad börsintroduktion på First North, som är en aktiemarknadsplats för mindre företag, i juni producerar Inzile AB nu en förserie med tio exemplar av den fossilfria transportbilen PRO4.



Det första fordonet kommer att testköras under senare delen av augusti och väsentliga delar till de återstående 9 fordonen är beställda. Serieproduktionen av PRO4, med en första serie om 60 fordon, planeras till Q1 2020. Totalt planeras därmed att 260 fordon produceras under nästa år, jämfört med ursprungligen 60 fordon under 2019 och 200 fordon 2020, berättar Inzile i en pressrelease.

– Vår IPO har gett oss finanser och möjligheter att öka tempot och inleda vår produktion. Enligt vår ursprungliga plan skulle vi inleda serietillverkningen redan under slutet av 2019. Denna skjuts nu framåt något till Q1 2020. Vi hade inte räknat med att en försening av finansieringen via IPO på ett kvartal skulle påverka vår tidplan. Dock kan vi nu konstatera att den förkortade ledtiden mellan erhållen finansiering och rekrytering av erfarna arbetsledare inte räcker till. Vi vill inleda serieproduktionen så fort det går, men det är avgörande att ha rätt kompetens på plats.

Reds notering; IPO står för börsintroduktion och är en förkortning av det engelska begreppet.

Serietillverkningen kommer att ske i Inziles nya produktionsanläggning i Västervik med en planering som gör det troligt att klara en 30% större produktion under år 2020 än tidigare sagt.

Inzile PRO4 är en eldriven lätt lastbil som har utvecklats i syfte att skapa förutsättningar för smarta och fossilfria städer. Elektriska arbetsfordon (EUV) är en nischmarknad inom fordonsindustrin som väntas växa snabbt de kommande åren. Bland kundgrupperna märks transportföretag och e-handlare som vill eliminera utsläppen i städerna, samt kommuner och parkförvaltningar.

NyTeknik

12. Elon Musk ger nytt besked om Teslas pickup

2019-08-01 09:11 **John Edgren**

Modellen ska ha sex sittplatser, en räckvidd upp till 800 km och kunna dra mer än 136 ton. Men när lanseras den?



Illustration av en kommande Tesla pickup, gjord av formgivaren Emre Husmen.

(Artikeln är uppdaterad)

De amerikanska konsumenterna är onekligen mer än redo för en batteridriven pickup. Exempelvis skapade renderingarna av Rivians kommande modell R1T rejäla svallvågor – och uppståndelsen omvandlades snabbt till en flod av pengar.

Ford är en av investerarna och biljätten blev så imponerade av den bakomliggande tekniken att de ska använda Rivians drivlina och skateboard-design i sina egna bilar, skrev Ny Teknik i våras.

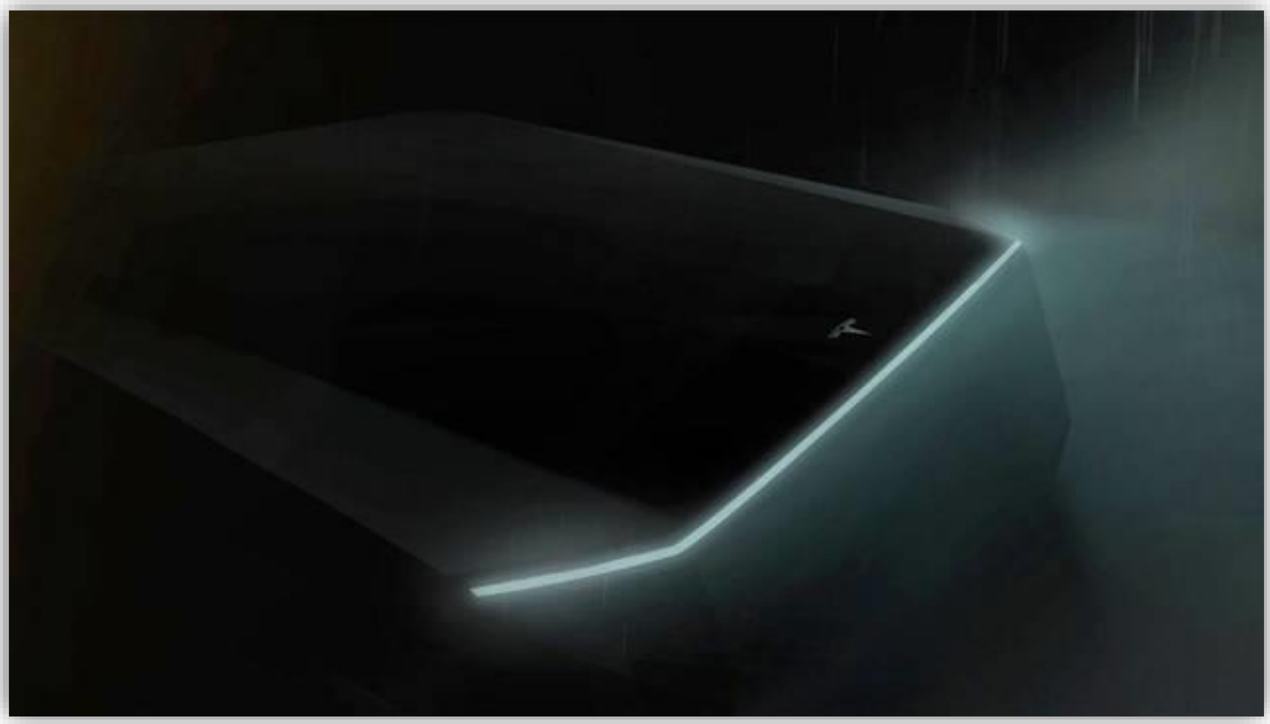
Tesla har länge skissat på en egen pickup, och man får förmoda att konkurrenternas kommande modeller har fått bolaget att lägga på ett extra kol.

”Magin ligger i detaljerna”

Elon Musk har tidigare flaggat för att Teslas pickup ska lanseras innan året är slut – och nu meddelar han att bilen kommer presenteras inom loppet av 2-3 månader. ”Vi är nära, men magin ligger i de slutgiltiga detaljerna. Kanske 2-3 månader”, twittrade Musk i helgen.

I juni avslöjades att det tänkta priset ska ligga på 50 000 dollar, motsvarande drygt 478 000 kronor – och Tesla utlovade då att deras pickup får väghållning som en Porsche 911.

Enligt Carscoops ska modellen kunna erbjuda upp till sex sittplatser, ha en räckvidd på 645-800 km och kunna dra 136 ton.



P-r bild från Tesla.

Just dragvikten har blivit omdiskuterad. Uppgiften kommer från Elon Musk, bland annat på Twitter. Vad det sedan landar i för godkänd dragvikt för pickupen är en senare fråga.

Men hur bilen ser ut förblir ett mysterium, för Tesla har bara släppt en teaser-bild – som inte säger mycket. Renderingen av den kompletta modellen är skapad av formgivaren Emre Husmen, som inte är knuten till Tesla.

Flera konkurrenter ligger före

Under tiden vässar konkurrenterna sina knivar. GM har bekräftat att de jobbar på en el-pickup, och nyligen visade Ford upp en prototyp av sin batteridrivna Ford F-150. Då drog den lastade godsvagnar där den dragna vikten låg på nära 567 ton, och jippot var helt klart riktat mot Teslas tidigare rekord på 130 ton med en Model X, kunde Ny Teknik berätta om i förra veckan.

I juni i år tog svenska Youtubestjärnan Simone Giertz saken i egna händer. ”Elon Musk, det här är min utmaning till dig att göra världens första, funktionella Tesla pickup-truck” sa hon på sin Youtubekanal och visade hur hon och hennes team förvandlade en Tesla Model 3 till en pickup, en ”Truckla”. Filmen har hittills 9,3 miljoner visningar.

RELATERADE ARTIKLAR

Fords gliring mot Musk – F-150 drog 567 ton

Snart dags för Tesla-pickup – och amfibiebil?

Uppstickarens teknik ska driva Fords kommande elbilar

Ford utvecklar elektrisk pickup i F-serien

Atlis XT:s elektriska pickup ska ha en räckvidd på 80 mil

BUSS magasinet

13. Trådbussen lever vidare med batterier och bränsleceller och mindre tråd

publicerat av ULO • 30 JULI 2019 •

När den polska busstillverkaren Solaris häromveckan fick en order på 18 nya trådbussar till de italienska städerna Modena och Parma var det bara ytterligare ett bevis på att trådbussen lever vidare i Europa. På flera håll byggs systemen ut, utan att det för den skull dras luftledningar överallt. Istället laddas bussarnas batterier på de sträckor där det finns luftledningar. På andra sträckor körs de som batteribussar.

IMC, In Motion Charging, kallas tekniken.



Allt fler av de trådbussar som Solaris levererar kan köra betydande sträckor utan luftledning med batterier som laddas när bussen hämtar sin kraft uppifrån. Så är det exempelvis i den polska staden Gdynia. Foto: Ulo Maasing.

– En batteribuss är ju strängt taget en trådbuss som körs utan tråd, konstaterade Transdev Sveriges vd Gunnar Schön på ett elbusseminarium under Almedalsveckan tidigare i sommar.

Busstillverkaren Solaris har de senaste åren haft stora framgångar i Europa med sina batteribussar. Nyligen fick man exempelvis en order på 130 batteridrivna ledbussar till Warszawa, likaså skrev företaget för en kort tid sedan ett ramavtal på 250 batteribussar till Milano.

Företagets framgångar med batteribussar bygger delvis på att man vid sidan av bussar med förbränningsmotor länge har tillverkat betydande volymer av trådbussar. Sedan 2001 har Solaris levererat närmare 1500 trådbussar till städer i 16 länder. Där ingår också Landskrona som den enda stad i Sverige som har en trådbusslinje. I Norge finns trådbussar i Bergen. På kontinenten, inte minst i östra Europa, är trådbussarna vanliga – och ingalunda på väg bort.



Nya trådbussar på rad i lokaltrafikens depå i Gdynia.

Gränser suddas ut

Samtidigt suddas gränsen mellan trådbussar och andra elbussar ut allt mer. I Lettlands huvudstad Riga rullar således sedan förra året tio Solaris Trollino låggolvstrådbussar med bränslecellsdrivna räckviddsförlängare. Det är 18,75 meters ledbussar, som kan köras elektriskt även på sträckor där det inte finns några luftledningar. Även bränslercellsbussar är ju elbussar.

En av de städer i Europa där den moderna trådbussen har en stark ställning är Gdynia vid den polska Östersjökusten.

Med sin kvarts miljon invånare är Gdynia en del av ett storstadsområde som även omfattar Gdansk och Sopot och där det totalt bor en dryg miljon människor.

För 20 år sedan var trådbussen på klar nergång i större delen av Europa. Dieselbussar eller spåvägar var framtiden, ansåg många. Men i Gdynia beslutade politikerna att utveckla trådbussnätet istället för att avveckla det. Idag är det svårt att tänka sig staden utan trådbussar. På många andra håll avvecklades trådbussarna och idag finns det trådbussystem endast i tre polska städer.

Linjenätet i Gdynia svarar för hela 45 procent av alla trådbussresorna i landet. Däremot har flera polska städer gjort eller gör stora satsningar på batteribussar. Nyligen vann exempelvis Solaris en upphandling av 130 batteridrivna ledbussar till lokaltrafiken i Warszawa.

Livslängd

I hela Europa finns idag mer än 270 trådbussystem. Ungefär 40 av dessa är system med IMC, alltså system med hybridtrådbussar med In Motion Charging som gör det möjligt att köra elektriskt även där det inte finns luftledningar. Gdynia är en av dessa städer.

– Dieselbusslobbyn arbetade tidigare hårt för att eliminera trådbussarna. Men här i Gdynia gick vi en annan väg och satsade vidaere. Det är en ekonomisk satsning.



"De trådbussar vi köpte från Solaris för 18 år sedan går fortfarande i trafik och vi räknar med att ha dem kvar i ytterligare 5 – 7 år", säger Marcin Wolek, transportforskare vid universitetet i Gdansk och kommunpolitiker i Gdynia när vi under sommaren besöker staden.

– De trådbussar vi köpte från Solaris för 18 år sedan går fortfarande i trafik och vi räknar med att ha dem kvar i ytterligare 5 – 7 år, säger Marcin Wolek, transportforskare vid universitetet i Gdansk och kommunpolitiker i Gdynia när vi under sommaren besöker staden.

Idag svarar trådbussarna för omkring en tredjedel av kollektivtrafiken i Gdynia och Sopot. Hela



*PKT Gdynia köpte Solaris´ första trådbuss
och har nu i sin flotta även den 1001:a.*

70 procent av trådbussarna är hybrider som också kan köras på batteri och som laddas när de kör under luftledning. I fjol och i år tar lokaltrafiken i Gdynia, PKT Gdynia, emot 30 nya sådana hybridtrådbussar 16 av dem är 18-mneters ledbussar. Samtidigt konverterades 21 traditionella trådbussar till hybrider för IMC, In Motion Charging. De får nya batterier som gör att bussarnas livslängd kan förlängas till åtminstone 20 år.

De nya bussarna är samtliga utrustade med litiumtitanatbatterier. Tolvmetersbussarna har batteripaket på 58 kWh, ledbussarna 87 kWh. Det gör att de kan köra upp till 35 kilometer på batterierna, utan behov av luftledning. Dessutom kan de depåladdas.

Nästa år tar PKT Gdynia emot sex nya hybridtrådbussar med batterier på 75 kWh och In Motion Charging. De nya bussarna kommer att vara lika mycket batteribussar som trådbussar och väntas klara hälften av den dagliga körsträckan utan luftledning.



Solaris samarbetar med PKT Gdynia om homologiseringen av sin nya, 24-meters trådbuss som också kommer att finnas som batteribuss.

Elektrisk jätte för BRT

Mot bakgrund av PKT Gdynias mångåriga samarbete med Solaris är det knappast förvånande att busstillverkaren valde att samarbeta med trafikföretaget när det gäller sin nya, 24-meters, dubbelledade trådbuss Trollino 24. Den kommer att visas för en större publik på den stora bussmässan Busworld i Bryssel i oktober.

Vi har tidigare i ett reportage presenterat kolossen som kan ta 200 passagerare och som även kommer att finnas som batteribuss, bara efterfrågan finns. För elektriska BRT-system torde bussen vara högintressant.

Redan nästa år kan jätten komma i produktion som batteribuss – och då med den helt nya generation, energitäta batterier som Solaris också kommer att presentera på Busworld.

Relaterade artiklar:

1. Trådbussar för trådfri trafik från Solaris
2. Unik nyhet från Solaris: trådbuss med bränslecell
3. Solaris – elbussetta som kommer med lättviktare och bränslecellsbuss
4. Solaris får stor order på trådbussar

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Stor samling klassiska bilar på auktion i Portugal

Erik Andrén 31 juli 2019

I förra veckan berättade vi om Bonhams supersportbilsauktion i Genève i september. Är du sugen på lite äldre bilar, ta en titt på denna auktion i Portugal. Vad sägs om en brasiliansk Alpine, en Citroën med två motorer eller en, nej två, Jaguar E-Type serie 1?



Är de supersportbilar vi berättade om i förra veckan lite för nya och dyra för att passa din smak? Då kanske den auktion som ska hållas i Comporta, strax söder om Lissabon i Portugal, den 21 september i år, mer av ditt intresse? Mer än 130 bilar, många av klassiskt snitt, ska gå under klubban.

Hela auktionen är verket av en enskild samlare, Ricardo Sáragga, som samlat bilar under 30 års tid. Fokus på samlingen har varit att ha bilar, främst sportbilar, från olika eror, för att kunna följa den tekniska och utseendemässiga utvecklingen. Till de utauktionerade bilarna hör därför både exemplar från det tidigaste 1900-talet, upp till nutid. Äldsta bilen på auktionen är en De Tamble Model G Roadster, från 1911. Nyaste är en Aston Martin V8 från i förfjol. Ett särskilt fokus har också varit på bilar med portugisisk historik, exempelvis den udda mikrobilen Sado 550, av vilken ett exemplar från 1983 auktioneras ut.

Vilka är då dyrgriparna i auktionen? Eller de på annat sätt speciella objekten? Högst värderad är en Bentley 8-Litre Tourer från 1931, som väntas gå för mellan sju och åtta miljoner kronor. Därefter följer en Porsche 911 Carrera RS 2,7 från 1973, en av endast fem i en speciell orange kulör, som levt hela sitt liv i Portugal. Den värderas till mellan 4,5 och 5,5 miljoner kronor. Värderad till över fyra miljoner är också en Delahaye 135M Cabriolet by Chapron från 1939 och en WD Denzel 1300 från 1955. Den sistnämnda var en kortlivad, och tämligen bortglömd, österrikisk konkurrent till Porsche – under de tidiga åren.

Till de intressantare objekten hör även en, nej två, Jaguar E-type Serie 1. Den ena är en coupé, den andra en roadster, och de är från 1961 respektive 1962. Den tidigare är den högst värderade, med ett uppskattat pris på mellan 1,4 och 1,6 miljoner kronor. Ytterligare en bortglömd sportvagn från 1950-talet är DB, som framgångsrikt tävlade i lopp som Mille Miglia och Le Mans. Den DB Type HBR från 1951 som auktioneras ut tillhörde från början portugisiske privatföraren José Emídio da Silva, som framgångsrikt tävlade i backtävlingar och rallyn under tidiga 1950-talet.



De Tamble Model G

Till de mer udda inslagen i samlingen hör en 1963 års Willys Interlagos Coupé. I allt väsentligt är det samma bil som Alpine A108, men licensbyggd i Brasilien av den lokala Willys-fabriken (ja, de med jeepen). Versionen visades först på bilasalongen i São Paolo 1961, och namnet Interlagos är taget från den kända tävlingsbanan. Det förstås lätt att detta är en ovanlig bil, särskilt i den gula färgsättningen med vit interiör. Även en ”vanlig” Alpine, en A110 – samma typ som du kan läsa om i senaste numret av Moderna Klassiker, finns till auktion. I kategorin udda fordon finns även en Citroën 2CV 4×4, en modell som åstadkom fyrhjulsdrift genom att helt enkelt dubblera drivlinan, med en motor, växellåda och bensintank till vardera hjulaxel. Inte ens 700 exemplar av dessa tillverkades, och just detta exemplar ska ha tillverkats i Mangualde, Portugal, där också produktionen av 2CV höll ut som längst – ända in på 1990-talet. (Vi provkörde 2CV 4×4 i Teknikens Värld nummer 12/1985.)

Bilder på de nämnda bilarna ser du i galleriet nedan. Är du intresserad av någon annan av de över 130 bilarna? Kolla då in RM Sothebys egna hemsida genom att klicka här. Notera att ingen av de utauktionerade bilarna har några satta reservationspriser. Kanske finns det därmed möjlighet till fynd?



Willys Interlagos Coupé

GALLERI

RM Sotheby's auktion av Ricardo Sáraggas samling

13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Kan man bli bötfälld för fortcykling?

Ruben Börjesson 30 juli 2019

Visst kan du bli bötfälld för fortcykling, men det är ovanligt med hastighetskontroller av cykel. Vilken hastighetsgräns gäller på cykelbanor? Och kan man bli bötfälld för fortcykling? Teknikens Världs expert reder ut vad som gäller.



Hej Teknikens Värld och tack för en bra tidning. Jag cyklar en hel del landvägscykel och visst är det så att det är en hastighetsbegränsning på max 20km/h på cykelbanor. Kan man någonsin bli straffad för att cykla för fort? Boman

Svar: Hej Boman! För vanliga cyklar finns ingen hastighetsbegränsning utan det är den gräns som gäller på platsen för alla fordon som även gäller cykel. Finns det inga skyltar så är det bas-hastigheten som gäller. Den är 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och 70 utanför. Segways och eldrivna kickbikes klassas också som cyklar. Där finns en hastighetsgräns på 20 kilometer i timmen, de får inte gå fortare om de ska klassas som cykel. Går de fortare så är det moped och då gäller andra regler. Man kan bli straffad för fortkörning på cykel på samma sätt som när man kör en bil, men det är mycket ovanligt att hastighetskontroller riktar in sig på just cyklister.



Även elcyklar, segways och elektriska sparkcyklar räknas som cyklar. De får dock inte gå fortare än 20 km/h för egen maskin. Vill du åka snabbare än så får du ta fart själv.

GRANTURISMO

16. Bentleys Silver Bullet

Gran Turisimo Magazine nr.6 2018

Allting började fel för Volkswagens ägarskap i Bentley, men sedan blev det desto mer rätt. Tacka vackra Continental GT för det.



Det var 90-tal och Volkswagens egensinnige boss Ferdinand Piëch var ute och shoppade varumärken. Han var ute efter de mest prestigeladdade bilmärkena i historien, och hade inga problem med att köpa det insomnade Bugatti eller det kroniskt haltande Lamborghini. Och det tycktes som om han 1998 hade gått i land med att förvärva Rolls-Royce, inklusive dess dottermärke Bentley – de brittiska kronjuvelerna i bilindustrin.

Piëch är en otålig själ, och kanske drev han sina advokater väl snabbt framför sig när han fick sin styrelse att godkänna köpet av Rolls-Royce biltillverkning i början av juni 1998. I köpet ingick en gammal bilfabrik i Crewe, samt Bentleys varumärke, men att Rolls-Royce-märket tillhörde ägaren av flygmotortillverkaren Rolls-Royce PLC tycktes man inte identifiera som ett stort problem. Det skulle lösas med en check till Ralph Robins, huvudägaren i PLC.

Det skulle dock visa sig att Robins, som redan hade etablerade affärer ihop med BMW på flygmotorsidan och som även hade sytt ihop ett deal om motorleveranser till Rollsbilarna, inte var känslig för storleken på checken. Han sålde istället rättigheten till BMW:s vd Bernd Pieschetsrieder – en anglofil ut i fingerspetsarna – för en knapp tredjedel av vad Volkswagen var villiga att betala.

Blodtrycket lär ha varit på toppnivå hos Piëch när han flög till Bayern för att träffa BMW-cheferna och försöka komma fram till en lösning av den gordiska knuten. Den 28 juni hade man skrivit på det avtal som kom att forma märkenas framtid – Rolls-Royce i en nybyggd fabrik på Goodwood i BMW:s händer, och Bentley kvar i den gamla fabriken i Crewe, i Volkswagens ägo. Under en övergångsperiod tillverkade man Rolls toppmodell i Crewe, parallellt med systermodellen Bentley Arnage.

Med facit i hand 20 år senare kan man nog konstatera att den udda uppdelningen av de brittiska lyxbilsmärkena var ett lyckokast för deras respektive särart, som nu kunde utvecklas åt helt olika håll. Dessutom har främst Bentley skördat försäljningsframgångar som inte grundaren W.O. Bentley ens kunde drömma om.



Räknat i sålda enheter har Bentley vida överträffat Rolls-Royce sedan splittringen 1998, vilket BMW knappast har legat sömnlösa för, eftersom de båda fabrikaten kom att positioneras olika i lyxbils-segmentet. Pïech hade storvulna planer för sitt volymmärke Volkswagen, som skulle åka på en varumärkesresa tack vare nya, lyxiga produkter som skulle stänka prestige över de vanliga Golfarna.

Planerna på en stor lyx-Volkswagen, det som 2002 skulle presenteras som Phaeton, synkades med en helt ny modern Bentley- modell, den som skulle få den klassiska beteckningen Continental GT och presenteras 2003. Tekniskt är de båda bilarna närbesläktade, men det är bara vissa serier av fyradörrarsvarianten Flying Spur som någonsin byggdes på samma lina i Volkswagens nya skrytfabrik i Dresden. För att minimera ”Volkswagen-smittan” monterades bilarna i Crewe, där man också byggde ut de arbetskraftsintensiva avdelningarna som skapade de Bentley-unika interiörerna.

När Continental GT presenterades försökte man hävda att bilen hade en minimal carry-over från Phaeton, men faktum är att det tekniska innehållet till stora delar var identiskt, och till och med karosserna kom färdiglackerade från Volkswagens lackshop i Ungern.

Och sett i backspegeln var det nog snarare en fördel för kunderna att veta att tekniken under det vackra skalet var framtagen av en jättekoncern med stora utvecklingsresurser. Den udda tolvcylindriga W-motorn på sex liters volym är en designmässig utmaning när det gäller att hålla värmen i schack i det kompakta motorrummet. Exakt hur trångt det är kan illustreras med att det tar 15 timmars verkstadstid att bara sänka ner motorn ur motorrummet, när man exempelvis behöver byta katalysatorer.

Bentley Continental GT tog publiken med storm, vilket kanske inte i första hand ska tillskrivas den tekniska nivån, utan snarare den tidlöst eleganta formgivningen som exteriört tillskrivs Raul Pires. Fortfarande idag, 15 år senare, känns även den första generationen fräsch i formen, och interiörerna håller mycket hög klass finishmässigt. Trots att tekniken under ytan är densamma, kommer man in i en helt annan och exklusivare värld när man kliver över från en Phaeton till en Conti GT.



En annan viktig förklaring till att försäljningen snabbt steg till nästan 10 000 exemplar årligen var prissättningen, som med sitt introduktionspris på drygt 100 000 engelska pund låg på mindre än hälften av den gamla V8-coupén. Därmed hade man flyttat Continental GT till ett segment där Mercedes dominerade och sålde goda volymer av sina lyxcoupéer.

Egenskapsmässigt blev knappast heller någon köpare särskilt besviken. Att en 2,3 ton tung bil med sexliters bensinturbomotor skulle vara törstig som en flodhäst överraskade nog ingen, utan man gladdes istället åt maskineriets kraft och finlir. Med framtung balans och fyrhjulsdrift går Continental GT som ett lok på autobahn, ända upp i toppfartsområdet en bra bit över 300 km/h.

Två år efter introduktionen av GT var det dags för Flying Spur att debutera, som snabbt dubbades till världens snabbaste fyrdörrars-bil, och ett år senare, 2006, lanserades den öppna GTC, med en sufflett tillverkad hos Karmann i Osnabrück.

GT Speed introducerades 2008, med 50 hästar extra, 35 kilo mindre vikt och en rad chassiförändringar som gjorde den spänstigare på vägen på bekostnad av komforten. Med 20-tumshjul och hårdare bussningar steg ljudnivån i kupén från låg till inte-så-låg. Året efter kunde man beställa keramiska skivbromsar till sin Speed, vilket för en aggressiv autobahnåkare säkert är försvarbart, men för en andra-tredjehandsägare kan bli särdeles dyrbart. De keramiska bromsarna kom med på köpet i toppversionen Supersports som introducerades 2009, med ännu några hästkrafter (nu totalt 630) och en ändrad mellandifferential som skickade större delen av kraften till bakhjulen. En intressant detalj med Supersports är att den kan köras på etanol/E85, som ytterligare skjuter upp dess förbrukning till tidigare okända nivåer. 2010 fanns även Supersports att få i öppet GTC-utförande.

Åtta år efter introduktionen av GT var det dags för generation två att debutera, inte alls en helt ny bil utan snarare en lätt revidering av originalet. Karossidorna blev mer skulpterade och fronten lite smidigare, men formgivaren Dirk Braeckel hade varit försiktig med evolutionen.



Inredningsarbetet tillhör Continentals verkliga kvaliteter,
med fina naturmaterial och metaller – här trivs man!

Den viktigaste nyheten var nog tillkomsten av ett mindre motoralternativ, den fyra liter stora turbomotorn som även Audi använde i sina stora bilar. I Bentleys version gav den 507 hälsosamma hästkrafter, och tack vare lägre vikt (och bättre balans) var dess prestanda snarlika W12:ans, till 30–40 procent lägre bränsleförbrukning. Även W12-motorn fick en uppgradering till 575 respektive 625 (Speed) hk, och en S-version av V8:an fick 528 hk.

För att plocka upp Bentleys nyvunna framgångar på tävlingsbanorna med Conti GT byggde man också en GT3-R-version från 2015, med V8:an boostad till 580 hk, en kraftigt urlättad interiör utan baksäte och gigantiska 21-tumshjul som inrymde generösa keramiska skivor och åttakolvsok.

2014 slutade Volkswagen att använda W12-motorn i någon annan bil, och flyttade därmed motortillverkningen till Crewe. Den hittills starkaste versionen av motorn, på 710 hästkrafter, finns i den Supersportsversion som byggdes 2016–2017.

Bentley Continental GT är en bra bil utan några speciella svagheter, det kan experterna som har arbetat med modellen genom åren vittna om. Men den som idag gläds åt att man kan köpa en bil för nedåt 300 000 kronor ska också minnas att det är en Bentley och inte en Volkswagen man köper. Även om det finns en livlig grå eftermarknad för reservdelar (exempelvis flyingspares.com) är allting dyrt. En luftdämpare som läcker (inte ovanligt på äldre bilar) kostar 25.000 kronor i inköp, och en reguljär service landar ofta på 35 000 kronor.

Ska man köpa en bil för att använda dagligen är tipset att lägga upp närmare miljonen för en fräsch V8 med perfekt servicehistorik – då är risken för obehagliga överraskningar låg.

Som samlarobjekt och framtida bubblare är det lågseriebilarna som gäller – Speed eller Supersports, gärna i kombination med sufflett!

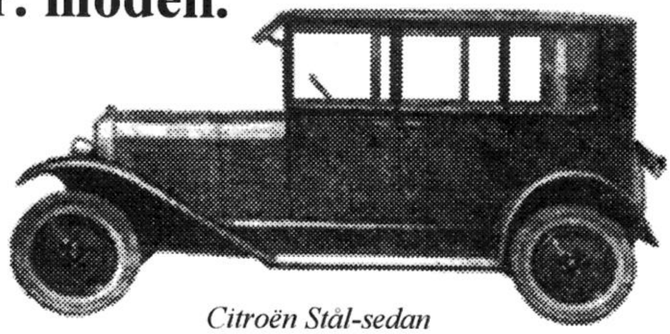
Text av Gunnar Dackevall

17. Citroëns nya 24 hkr. modell

Medlemsbladet mars 1996

Häft. 5 MOTOR-NYTT Juni 1926

Citroëns nya 24 hkr. modell.



Citroën Stål-sedan

André Citroën har icke utan skäl blivit kallad Europas Ford. Han var också den förste europé som vågade sig på försöket att vid sin tillverkning tillämpa alltigenom amerikanska principer. Citroën har emellertid i flera hänseenden gått sina egna vägar, och bl. a. har han varit ytterligt mån om att i allt följa med i utvecklingen. Citroënbilarna ha också alltid varit »up to date» eller i vissa fall t. o. m. framom andra fabriker. Men detta oaktat ha priserna kunnat reduceras gång efter annan, och f. n. finnes åtminstone ingen täckt vagn med 4-hjulsbromsar av den storlek och med den utrustning som Citroën har, vilken är så billig som just detta märke. Å den punkten kan man utan vidare säga, att Citroën är världens billigaste vagn.

Den nya modellen är vad storleken beträffar i en helt annan »klass» än den gamla. Citroëns vagn är numera icke längre en liten vagn, utan en medelstor sådan, och vad utrymmet beträffar för passagerarna är den till och med verkligt bekväm. Även vid förarsätet får en storväxt person gott rum tack vare vissa anordningar, vilka bl. a. omfatta rattens inställning. Hjulbasen är på den nya modellen 2930 mm., vilket ju är en relativt lång hjulbas för en medelstor vagn.

Fast vagnen är avsevärt större, känns den betydligt kraftigare än äldre modeller. Detta beror delvis på utväxlingen som numera ger en maximifart av 80 km., vilket ju emellertid är mer än tillräckligt. Motorn har genom vissa smärre ändringar fåtts att utveckla c:a 20 % större kraft än vad som tidigare varit fallet. Denna effekthöjning har erhållits genom åtskilliga förändringar i konstruktionen. Bl. a. har kompressionen höjts och varvantalet ökats, medan vevaxeln också utbalanserats.

Chassiet är åtskilligt kraftigare än förut. Särskilt gäller detta ramen och framaxeln. Framhjulsbromsarna äro kraftigt tilltagna och helt inbyggda, samt åtdragas samtidigt med kardanbromsen. Handbromsen verkar däremot ensam på bakhjulen, varför Citroën sålunda har två absolut skilda bromssystem.

Bl. a. ändringar, som dessutom tillkommit, må nämnas, att kraftöverföringen från kardanaxeln till bakaxeln numera utgöres av koniska kugghjul med spiralskurna kuggar. Styrningen är omkonstruerad, varför den är mjukare än förut. Styrhuset är nytt och likaså ratten, vilken är åtskilligt större än förut. Framfjädrarna äro av ny konstruktion och halvelliptiska.

Bak äro fjädrarna av samma typ som från början användes, nämligen kvartelliptiska och dubbla. Dessutom finnas två stötdämpare av Hartford-typ en på vardera sidan av vagnen.

Karosseriet är helt byggt av stål med tjocka dynor. All klädsel är lätt löstagbar för rengöring eller lagning. Fyra breda dörrar finnas, alla försedda med fickor. Dessutom finnas en del extra fickor för kartor etc.

Suffletten är av helt ny konstruktion och försedd med sidoskydd, som kunna användas även om suffletten icke är uppslagen. I den ordinarie utrustningen ingå fem hjul, alla monterade med helballongringar. På instrumentbrädet finnes klocka och hastighetsmätare. Här sitter också en choke för avstängning av luftintaget vid starten, och här finnes också ett visirglas, av vilket man omedelbart ser, om oljan cirkulerar eller ej.

Fyra olika vagnstyper framställas, en 4 – 5-sitsig dubbelfätong, en 4-sitsig sedan, en 3-sitsig cabriolet och en kombinerad person- och paketvagn.

Citroënfabrikens senaste modell är icke blott billig i inköp utan även i drift, och efter sin storlek torde den rent av vara den mest ekonomiska vagn som existerar. Bensinåtgågen är nämligen på ordinära vägar för den öppna vagnen icke mer än ¾ liter pr svensk mil och den täckta tar i regel endast omkring 0,8 l.

JOHN NERÉN

18. Porsches Jaktvagn

Publicerad 2019-08-01 7:10

Text Mårten Carlsson

Porsche har inte bara byggt sportbilar, 1953 kom man med ett terrängfordon, som var för bra!



Porsche grundades långt innan dom började bygga bilar. 1931 satte Ferdinand Porsche upp sin ingenjörsbyrå i Stuttgart, på enkel tyska hette den Dr.Ing.h.c. Ferdinand Porsche GmbH, Konstruktionen und Beratungen für Motoren und Fahrzeugbau

Den här sortens uppdrag kom man att fortsätta med även när man började bygga egna i bilar Gmünd i slutet av fyrtiotalet och efter att dr. F. Porsche gick bort 1951.

Så 1953 hade man ett uppdrag från det nybildade Bundeswehr att ta fram ett litet praktiskt terrängfordon. Porsche var inte ensamma i den här leken, både Auto-Union och Borgward var ute efter ett luckurativt försvarskontrakt.

Porsche började med vad man hade hemma. Den pigga 356-motorn, och fyrhjulsdrift som man använt för en racerbil åt Cisitalia några år innan. Detta placerades i en självbärande kaross, med torsionsfjädrade hjul. Måtten var nätta, 370 centimeter lång 161 bred och tomvikt på 890 kilo. Hög markfrigång och hjulen i hörnen gjorde den til en bra klättrare, backar på hela 65% orkade typ 597 med. Den självbärande karossen med de höga sidorna gjorde att den även kunde flyta.

Den var överlägsen konkurrenterna som nu också hade presenterats för Bundeswehr. DKW Munga och Goliath typ 31 från Borgward i Bremen.

Förutom på en punkt. Porsche hade rykte om sig att göra saker över förväntan och gediget från början till slut, det visade sig på slutnotan, typ 597 skulle bli för dyr i både inköp och drift. Valet föll DKW Munga.

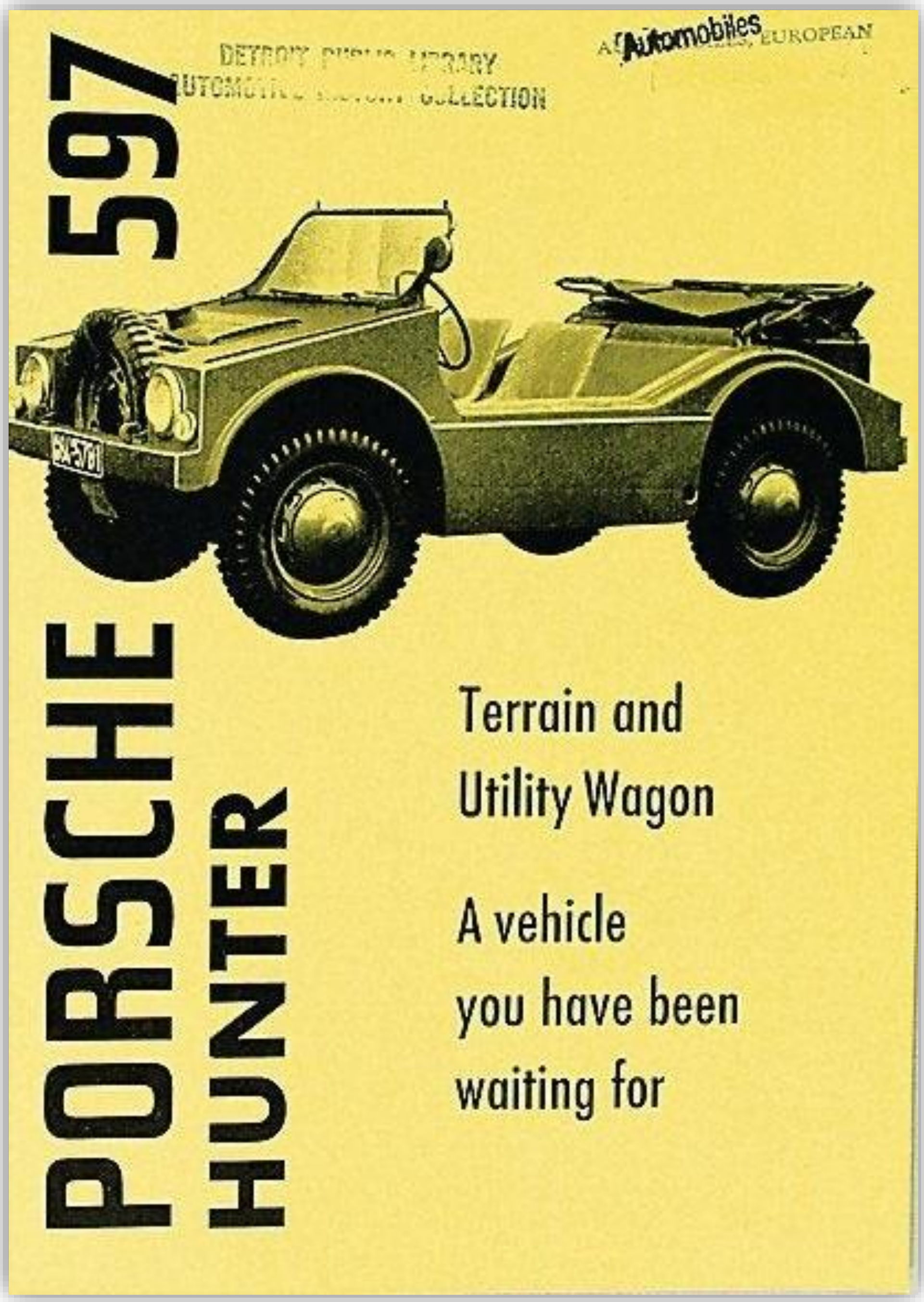
Men 1955 kom man med en omarbetad typ 597 som kom att byggas i en liten upplaga främst för civila marknaden med namnet 'Jagdwagen'. Under 1955-58 byggdes 71 stycken, varav ett 20-tal ändå kom att köpas in av armén.



Produktionsbilen var mer genomarbetad







En broschyr för USA togs fram,
där man kallade den Hunter

Klassiker

19. Grattis Nissan Patrol!

Publicerad 9 augusti

I dag när Roland har namnsdag passar vi på att uppmärksamma Patrol!



Nissan eller Datsun Patrol har funnits sedan 1951 då den japanska tillverkaren för första gången presenterade en terrängbil för militärt bruk med detta namn.

Snart kom Patrol även att säljas på den civila marknaden och modellnamnet finns fortfarande kvar på Nissans största och lyxigaste terrängbil.

Patrol har bara sålts under några få år i Sverige och bara i den senaste generationen som kom 1998.

På många marknader heter modellen Nissan Safari.



Patrol av första generationen var enkla men funktionella terrängbilar.
Här har vi en -58:a.



Med åren blev Patrol alltmer komfortabel.
Detta är en tvådörrarsmodell från 1980.



Stora hjul, bred kaross och korta överhäng, Patrol är en riktig tuffing och kanske är detta den häftigaste karossen. Stationsvagnsvarianten av generation fem, Y60 som fanns mellan 1987 och 1998.



1998 var det dags för generation sex och den gäller fortfarande, 11 år senare. Detta är specialversionen Walkabout från 2008, med bland annat snorkel.

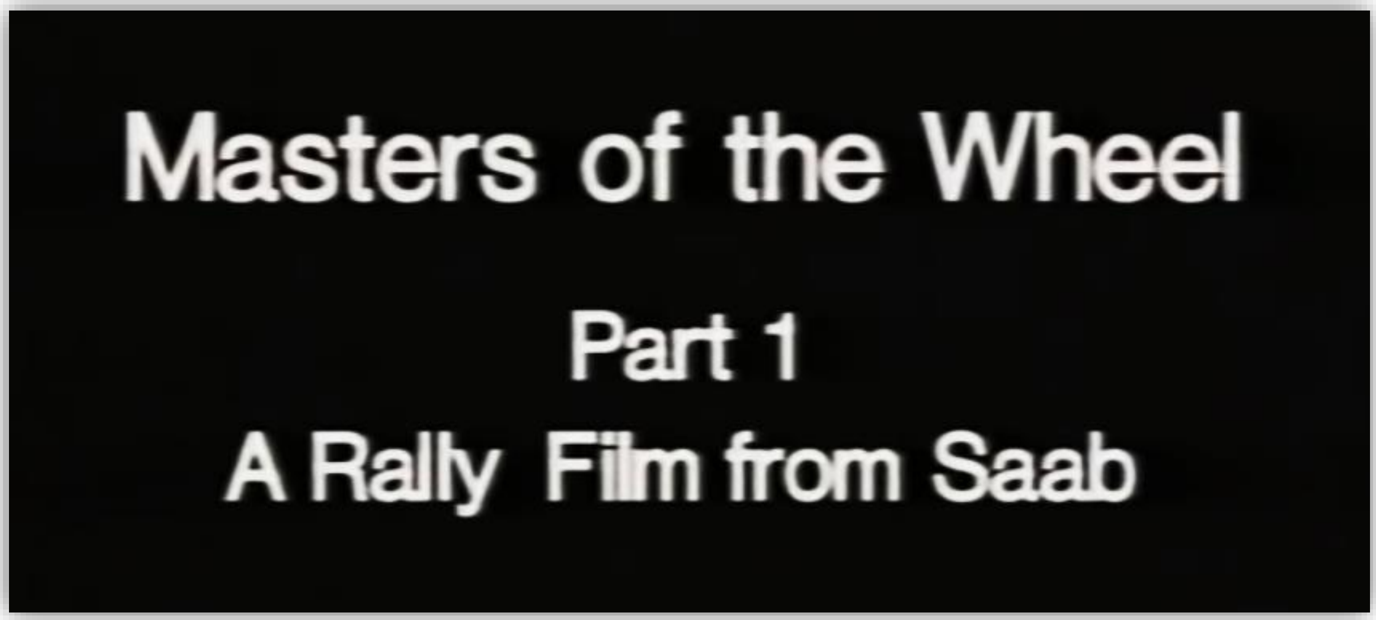


Nissan Patrol AU-spec (Y62) 2010



Nissan Patrol RU-spec (Y62) 2014

20. Fredagsfilmen: Masters at the wheel part 1



FILM: [*https://youtu.be/gKxRiP2RLQs*](https://youtu.be/gKxRiP2RLQs)

21. Fredagshumorn: Familjen enligt Galenskaparna & After Shave



FILM: [*https://youtu.be/LZqI1WbKT24*](https://youtu.be/LZqI1WbKT24)

SLUT